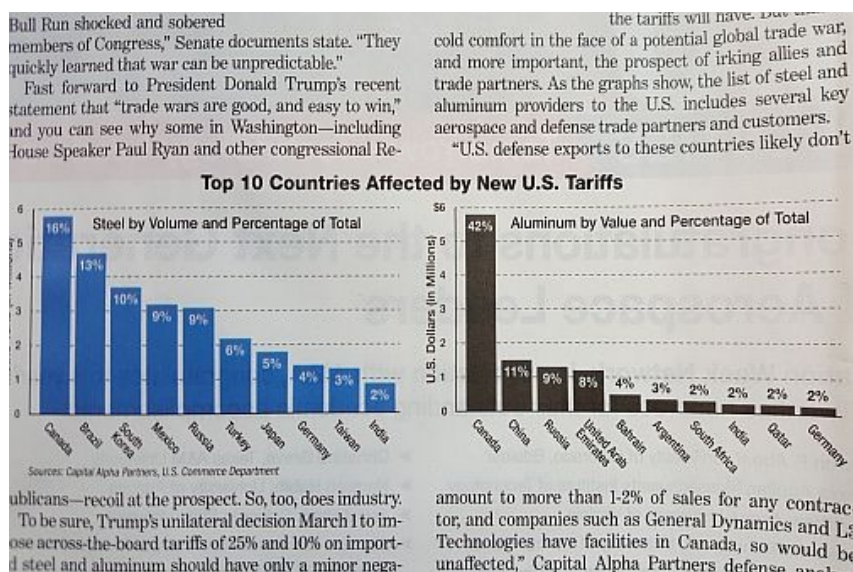


Wojna celna a ofensywa przedsiębiorstw lotniczych USA w Chinach

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Strategia i polityka 20 marca 2018

Wprowadzone przez prezydenta USA Donalda Trumpa cła importowe na stal i aluminium nie dotkną już teraz amerykańskiego przemysłu lotniczego, ale w dłuższej perspektywie mogą podminować jego pozycję na kluczowym rynku chińskim - prognozuje renomowany amerykański magazyn Aviation Week and Space Technology (wydanie 12-25 marca 2018).



Po lewej - najwięksi dostawcy stali dla USA (w mln ton i procentach), po prawej - najwięksi dostawcy aluminium (w mln USD i procentach) / Według Aviation Week and Space Technology - źródło - Departament Handlu USA

Z 25% cła importowego na wwożoną do USA stal i 10% cła na sprowadzane do USA aluminium wyłączono Kanadę i Meksyk. Jak analizuje komentator ekonomiczny magazynu Aviation Week and Space Technology - Michael Bruno, powołując się na dokładne dane amerykańskiego Departamentu Handlu - ma to swoje głębokie uzasadnienie. Część amerykańskich dostawców obu metali korzysta z ulokowanych na terenie państw sąsiedzkich - na północy i na południu - zakładów produkcyjnych, a część wielkich przedsiębiorstw zbrojeniowych i lotniczych przeniosła także i tam zakłady wytwórcze. Dotyczy to takich korporacji jak General Dynamics (np. wozy bojowe LAV i Stryker - London, Ontario w Kanadzie), czy L3 Technologies.

Zdaniem Michaela Bruno, który wspiera się także analizami ekspertów sieci bankowej JPMorgan, spółki lotnicze i zbrojeniowe odczują wzrost kosztów eksportu stali i aluminium z krajów objętych de facto restrykcjami Białego Domu tylko w minimalnym stopniu. Boeing na przykład korzysta z dostaw aluminium dwóch głównych dostawców - Spirit AeroSystems i Triumph Group. W większości są to dostawy z Kanady 42%, daleko w tyle plasują się Chiny - 11% i Rosja - 9%, w które chciał uderzyć Trump, ale na dalszych miejscach lokuja się Zjednoczone Emiraty Arabskie - 8% i Argentyna - 4%.

Z Niemiec – największego eksportera aluminium ze strefy Unii Europejskiej pochodzi zaledwie 2%.

Konsorcja lotnicze USA nie odczują boleśnie wprowadzenia nowych przepisów celnych, ponieważ metale i ich ceny tylko w minimalny sposób decydują o ostatecznej cenie samolotów. Aluminium stanowi, np. 70% masy przeciętnego odrzutowca liniowego Boeinga typów 737 i 777 (znacznie mniej w przypadku nowego, częściowo kompozytowego 787). Ale w cenie nowoczesnego jet linera koszt aluminium zajmuje jedynie 30%. W związku z tym wzrost jego ceny o 10% w związku z nowymi taryfami celnymi może zmienić cenę samolotu jedynie poniżej 2%.

Według oceny szefa grupy consultingowej AeroDynamic Advisory – Kevina Michaela dla Aviation Week and Space Technology – amerykański przemysł aerokosmiczny importuje rocznie stal za 500 mln USD (1,7 mld zł), zaś aluminium za ok. 800 mln USD (2,7 mld zł). Co przekłada się po cłach importowych na dodatkowe odpowiednio – 150 mln USD (ok. 518 mln zł) i 200 mln USD (690 mln zł). Ten sam przemysł wytwarza samoloty i pojazdy kosmiczne warte 100 mld USD (345 mld zł). Jak łatwo obliczyć wzrost ceny importu surowców przekłada się więc na 0,2% tej globalnej wartości produkcji.

Ale w długim okresie obrachunkowym wywołanie wojny celnej z potencjalnymi doskonałymi klientami amerykańskiego przemysłu lotniczego, może mieć dla niego zupełnie odczuwalne skutki. Będzie to miało znaczenie zwłaszcza w przypadku Chin – celu restrykcyjnej polityki Trumpa, ale także celu ofensywy amerykańskich korporacji lotniczych na rynku cywilnym. W 2017 Chinom dostarczono ok. 1/3 całej globalnej produkcji modelu 737 Boeinga. Obecnie zamówienia chińskie na nowe liniowce pasażerskie Boeinga stanowią ok. 20% całego portfela przyszłych wieloletnich dostaw, szacowanego na 421 mld USD (1,4 bln zł, [Wyniki Boeinga w 2017](#), 2018-01-10).

Nie ma więc wątpliwości, że pierwsze strzały wojny handlowej Trumpa nie dotkną na razie lotniczych gigantów USA. Jednak jej zaostrzenie przynieść może stopniową utratę lukratywnego gigancyjnego rynku.

Powiązane wiadomości

[Wojna celna a ofensywa przedsiębiorstw lotniczych USA w Chinach \(2018-03-20\)](#)

[Wyniki Boeinga w 2017 \(2018-01-10\)](#)

[10. Boeing 777-300ER dla Philippine Airlines \(2017-12-19\)](#)

[Filipiński A330-300 w nowej konfiguracji \(2017-06-16\)](#)

[Pierwszy Boeing 737 MAX 8 dla MAI \(2017-12-22\)](#)

[Mauritania Airlines kupiły Boeinga 737-800 \(2016-08-10\)](#)

[RAM zamawiają kolejne Dreamlinery \(2017-12-27\)](#)

[Pierwszy Dreamliner już w Maroku \(2015-01-05\)](#)

[Rozmowy Boeinga i Embraera \(2018-01-05\)](#)

[Nowy projekt Boeinga \(2017-06-09\)](#)

[Seryjne Embraery E2 już w kwietniu \(2017-10-18\)](#)

[Boeing kupi Embraera? \(2017-12-23\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o